ÉTUDES

D'UN NOUVEAU SYSTÈME

D'ALIGNEMENS ET DE PERCEMENS

DE

VOIES PUBLIQUES

FAITES EN 1840 ET 1841,

PAR MM.

GRILLON,
Architecte, inspecteur-général au Conseil des bâtimens civils, ancien membre du Conseil général de la Seine.

G. CALLOU,
Entrepreneur de travaux, ancien membre du Tribunal de Commerce, membre du Conseil des Prud'hommes.

TH. JACOUBET,
Architecte, auteur de l'Atlas général de Paris, ancien chef du bureau des plans, à la Préfecture de la Seine.

PRÉSENTÉES AU CONSEIL DES BATIMENS CIVILS,

D'APRÈS L'INVITATION DE M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR,

LE 8 AOUT 1848.

PARIS,

CHEZ CHAILLOU, ÉDITEUR, MARCHAND D'ESTAMPES,

11, RUE DES FILLES-S^{T}-THOMAS,

PLACE DE LA BOURSE.

—

1848

ÉDILITÉ PARISIENNE.

ÉTUDES

D'UN NOUVEAU SYSTÈME

D'ALIGNEMENS ET DE PERCEMENS

DE

VOIES PUBLIQUES

FAITES EN 1840 ET 1841.

Typographie et lithographie FÉLIX MALTESTE et Ce, 18, rue des Deux-Portes-Saint-Sauveur.

ÉTUDES

D'UN NOUVEAU SYSTÈME

D'ALIGNEMENS ET DE PERCEMENS

DE

VOIES PUBLIQUES

FAITES EN 1840 ET 1841,

PAR MM.

GRILLON,
Architecte, inspecteur-général au Conseil des bâtimens civils, ancien membre du Conseil général de la Seine.

G. CALLOU,
Entrepreneur de travaux, ancien membre du Tribunal de Commerce, membre du Conseil des Prud'hommes.

TH. JACOUBET,

Architecte, auteur de l'Atlas général de Paris, ancien chef du bureau des plans, à la Préfecture de la Seine.

PRÉSENTÉES AU CONSEIL DES BATIMENS CIVILS,

D'APRÈS L'INVITATION DE M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR,

LE 8 AOUT 1848.

PARIS,
CHEZ CHAILLOU, ÉDITEUR, MARCHAND D'ESTAMPES,
11, RUE DES FILLES-S^{T}-THOMAS,
PLACE DE LA BOURSE.

—

1848

EXTRAIT

DE LA

GAZETTE MUNICIPALE,

NUMÈRO D'AVRIL 1843 ET NUMÉROS SUIVANS.

PLANS DE PARIS. — ALIGNEMENT.

L'édilité est certainement la première base sur laquelle repose la splendeur et la prospérité d'une grande ville. On ne saurait donc appeler trop promptement la lumière de la discussion sur ce vaste terrain.

Nous avions, depuis longtemps, la conviction que l'administion faisait fausse route en persistant avec une opiniâtreté déplorable dans un système qui manque d'unité.

Cependant, cette persistance à ne prendre que des mesures partielles dont on ne reconnaît l'insuffisance que trop tard, nuit essentiellement aux intérêts généraux, et les propriétaires supportent seuls les conséquences des erreurs et des tâtonnemens.

Nous serions donc heureux de voir le Conseil municipal prendre l'initiative et entrer franchement daus une voie large et ferme qui pût rassurer pour l'avenir les intérêts publics.

Pénétré de ces idées, nous avons dû rechercher consciencieusement quel était sur cette matière le travail le plus propice pour remédier au mal déjà fait, nous nous sommes arrêtés à celui qui rendait le mieux notre pensée et dont nous commençons aujourd'hui la publication.

Ce projet, dont nous provoquons l'adoption, n'est pas seulement à nos yeux le meilleur, mais encore le plus complet. Il n'y aura de plans d'édilité sérieux, stables, sur lesquels puissent comp-

ter en toute assurance les propriétaires et les habitans, que le jour où un plan d'ensemble aura été adopté, le jour où on aura pris la résolution d'y rester fidèle.

Notre plan est trop vaste et trop complet pour être l'œuvre d'un jour et le travail d'un seul homme.

Un de nos architectes les plus distingués, membre du Conseil des bâtimens civils et du Conseil général de la Seine, M. Grillon, a apporté dans ce travail, comme membre de la commission sur le déplacement de la population, le fruit de ses longues études, de son talent et de son expérience : dévoué avant tout au bien public et à la conscience de son devoir, il ne pouvait refuser son concours et ses lumières à un projet aussi sérieux, aussi utile.

Un des plus anciens entrepreneurs de Paris, M. Callou, membre du tribunal de commerce de la Seine, s'est adjoint dans ce travail à M. Grillon pour apporter les lumières de son expérience pratique. Mais déjà cette réforme était depuis longtemps méditée par un employé supérieur de la préfecture de la Seine, M. Jacoubet, auteur du magnifique atlas de Paris, qu'une carrière administrative de plus de vingt années a mis à même de connaître les besoins et les ressources de la ville de Paris.

C'est de ce triple concours qu'est sorti le système d'édilité que nous allons soumettre au public ; c'est avec l'autorisation de ses auteurs que la *Gazette Municipale* entreprend la publication de cette œuvre, en se réservant d'émettre son opinion personnelle.

Cinq grandes questions dominent l'édilité : l'assainissement, l'embellissement, l'agrandissement, la sécurité, l'équilibre et le maintien des populations sur l'emplacement du sol le plus favorable à sa prospérité. Préoccupé sans cesse par la foule des questions qui lui étaient soumises et leurs formes étroites, le Conseil municipal de la ville n'a pas encore été mis à même de saisir et d'embrasser l'édilité parisienne, de ce point de vue élevé et absolu qu'on réclame ; c'est à ce point que nous ramenons la question. Si nos efforts obtiennent près du Conseil et près de nos concitoyens le succès que nous croyons mérité par les plans que nous sommes prêts à développer, nous aurons du moins rendu ce service éminent aux propriétaires de Paris, qu'ils sauront désormais sur quoi compter.

Un autre travail fort remarquable sur la même matière, par

M. Lanquetin, membre du Conseil général de la Seine et de la commission sur le déplacement de la population, avait aussi frappé notre attention ; ce travail, dont nous aurons l'occasion de parler de nouveau, ne différant de celui-ci que sur quelques points d'exécution, vient encore, tout en nous assurant l'appui de son auteur, fortifier l'opinion que nous avons exprimée sur la nécessité d'une mesure d'ensemble qui rende la sécurité aux propriétaires.

ÉTUDES

d'un nouveau système

D'ALIGNEMENS ET DE PERCEMENS

DE

VOIES PUBLIQUES

FAITES EN 1840 ET 1841.

DE L'ABANDON, PAR LA POPULATION,

DE QUELQUES QUARTIERS DE PARIS, ET DES MOYENS D'Y REMÉDIER

PAR UN NOUVEAU SYSTÈME D'ALIGNEMENT.

Le déplacement de la population dans Paris, l'abandon chaque jour plus sensible des quartiers du centre et du sud de cette ville sont des faits graves, qui, par la perturbation qu'ils entraînent, ont appelé depuis longtemps les méditations des esprits sages et éclairés.

En 1840, une Commission, nommée par M. le ministre de l'intérieur, a été chargée de rechercher les causes de ce déplacement, et indiquer les moyens d'y remédier.

Nous avons pris connaissance des divers rapports qui ont été soumis à cette Commission, et nous nous empressons de reconnaître que les heureuses idées qui ont été émises ont encouragé et facilité l'étude de nos travaux.

Améliorer la circulation en créant de nouvelles et larges voies publiques, pourvoir par des distributions abondantes d'eau aux besoins de la classe nécessiteuse, à ceux des usines, à l'assainissement des quartiers insalubres, conserver et isoler les monumens publics, en les débarrassant des ignobles constructions qui en rendent l'abord incommode et désagréable, tels sont les moyens principaux qui ont été généralement indiqués comme propres à

prévenir un mal qui s'accroît tous les jours, et qui deviendrait sans remède , si l'administation ne se hâtait d'en arrêter les progrès.

Le zèle éclairé et la haute intelligence de l'habile administrateur placé à la tête de la préfecture du département de la Seine n'ont pu empêcher le déplacement de la population, ce qui démontre d'une manière évidente que le système de voirie actuellement suivi est insuffisant.

Pénétrés et convaincus qu'un système plus largement conçu pourrait remédier à un mal généralement reconnu, nous avons étudié un système de voirie qui, selon nous, parviendrait non seulement à prévenir les inconvéniens signalés, mais qui assurerait encore, sous tous les rapports, d'immenses avantages.

Paris, qui n'était il y a trente ans, que la première ville de consommation du royaume, en est devenu la première ville manufacturière. Sa population, qui n'était, en 1780, que de 400,000 âmes, dépasse actuellement un million. Les chevaux, les voitures s'y sont multipliés dans une proportion énorme, et cependant, dans certains quartiers, et particulièrement dans ceux du centre, les voies de communication sont à peu près restées les mêmes. Les ordonnances de grande voirie qui déterminaient la largeur de la voie publique, en 1783 et 1784, alors que la cour, les ministres, les grandes administrations, toute la noblesse habitaient Versailles, alors que la population de Paris se composait seulement de bourgeois et d'artisans, qui tiraient de la province toutes leurs consommations ; ces ordonnances, disons-nous, régissent encore Paris devenu le siége d'un gouvernement constitutionnel, celui de toutes les administrations du royaume, de sa fabrique, enfin d'une population agglomérée, fixe et flottante d'un million d'habitans.

Faut-il dire que les progrès de la civilisation ont, en outre, développé chez cette population d'autres goûts et d'autres besoins; que, sous une foule de rapports, ce qui était luxe chez nos pères ne constitue plus pour nous que le simple nécessaire. Et cela ne révèle-t-il pas que le Paris de 1784 n'est plus habitable pour la population de 1840? Qu'une ville nouvelle, en harmonie avec de nouvelles nécessités, s'élèvera à côté de la vieille ville, et que celle-ci sera abandonnée, si elle ne suit pas le mouvement progressif qui s'opère à côté d'elle.

Il ne faut pas s'étonner que cette population qui, par ses

labeurs et son industrie nouvelles, a augmenté ses ressources et a su par conséquent acquérir plus d'aisance, aille chercher dans des quartiers nouveaux l'air et la lumière qui lui manquent.

L'établissement de la Bourse, du tribunal de commerce, de l'administration du timbre, de la conservation des hypothèques, de la direction de l'enregistrement, de l'Opéra, etc., etc., dans des quartiers excentriques, sont, il faut le dire, une des principales causes de cette désertion. Que serait-il donc arrivé, si, comme le projet en a eu lieu, l'Hôtel-de-Ville eût suivi ce mouvement? Nous devons heureusement à la sage prévoyance du préfet de la Seine et du Conseil Municipal, non seulement la conservation, mais encore l'agrandissement de cet utile et superbe monument.

Et maintenant que les quartiers du centre ont été abandonnés par toutes les grandes administrations, que la population aisée qu'elles y retenaient a été remplacée en grande partie par la classe laborieuse des ouvriers, dont le nombre va toujours croisssant; que ce plus grand nombre, cette agglomération d'habitans peu aisés, rend ces quartiers encore plus sales et plus embarrassés qu'auparavant, doit-on encore continuer un système d'alignement dont l'exécution complète exigerait plus de deux siècles, ainsi que nous le démontrerons, et dont les résultats seront sans efficacité surtout quant à la question qui nous occupe, parce que ce système n'est pas conçu dans les conditions nécessaires pour retenir même la population actuelle?

Pense-t-on que quelques maisons abattues çà et là, que quelques échoppes arrachées aux flancs d'une église, que quelques bornes-fontaines dans les rues destinées à avoir pendant cent ou cent cinquante ans encore une largeur de 3, 4 ou 5 mètres, présentent des avantages suffisans pour retenir les habitans de Paris dans des quartiers impraticables et malsains? Évidemment non, et on ne saurait se dissimuler l'impuissance de tout ce qu'on a pu faire jusqu'à ce jour.

Il y aurait toutefois de l'injustice, nous nous empressons de le dire, à rendre responsables les diverses administrations qui se sont succédé du peu de bien qui a été fait. Il faut au contraire s'étonner des améliorations qu'elles ont exécutées au milieu de nos réactions politiques; enchaînées qu'elles étaient par des

règlemens surannés, et dont elles n'ont pu jusqu'à présent que poursuivre péniblement l'exécution.

Sous la république, une commission d'artistes fut nommée à l'effet de préparer un système ou plutôt des projets d'alignemens et de percemens dans Paris. Peut-être mit-elle un peu d'exagération dans ces projets; toutefois, beaucoup de domaines nationaux furent vendus à la condition de subir, quand il y aurait lieu, les percemens et les alignemens que cette commission avait étudiés.

Les quais Napoléon, Desaix, le Marché aux Fleurs, les rues de Rivoli, de la Paix, de Castiglione, Neuve-du-Luxembourg, Rambuteau, Neuve-Vivienne, Constantine, Lafayette et beaucoup d'autres encore, sont le résultat des projets de cette Commission, qui avait également étudié par avance les plans d'ensemble des quartiers d'Europe, Saint-Georges, Saint-Lazare, etc., aujourd'hui en voie d'exécution.

Napoléon, à qui rien n'échappait, s'était aussi occupé de la question de l'accroissement de la population et du déplacement probable de celle du centre de Paris. Il avait compris l'insuffisance des alignemens partiels; il fit étudier un projet qui consistait, comme celui de la Commission des artistes, *à diviser Paris en ilots, séparés par des rues larges et bien percées.* Sa pensée fut surtout d'établir dans le centre de grandes voies de communication pour relier entre eux les quartiers excentriques; il avait cru devoir ajourner l'amélioration des rues secondaires; celles-ci, au moyen de grandes artères qui devaient les avoisiner, lui avaient paru présenter pour la plupart des conditions relativement suffisantes de circulation et de salubrité.

Par décret du 24 février 1811, il ordonna le prolongement de la rue de Tournon, la création de la place Saint-Sulpice et la démolition de toutes les maisons qui se trouvaient comprises entre la rue Saint-Denis et la halle aux Farines, pour y construire une grande halle destinée à l'approvisionnement quotidien de Paris; enfin il fit faire des études d'une large voie publique qui partait du Louvre pour aller à la barrière du Trône en passant par la place de la Bastille.

C'est dans l'épaisseur des ilots qu'il avait conservés dans son vaste plan d'ensemble qu'il désigna l'emplacement de tant de

monumens utiles dont nous jouissons aujourd'hui. L'entrepôt des Vins, le Grenier de Réserve, les Abattoirs, les marchés des Carmes, des Blancs-Manteaux, St-Martin, St-Germain, l'Arc-de-Triomphe de l'Étoile, furent entrepris à cette grande époque.

Les circonstances difficiles dans lesquelles se trouva bientôt l'Empire ne permirent pas de donner suite à tous ces projets, et sous la Restauration, l'administration de la grande voirie continua de faire exécuter, comme par le passé, les lettres-patentes de 1783 et 1784, en donnant, à partir de 1823 seulement, une interprétation un peu plus étendue qu'auparavant au bénéfice de la voie publique.

Néanmoins, nous ne craignons pas de le dire, les nouveaux alignemens, tout en élargissant davantage les rues, sont moins rationnels que ceux qu'avait arrêtés le ministre, d'après les mêmes lettres-patentes, lesquelles indiquent assez l'intention de classer les voies publiques d'après leur importance, car elles indiquaient pour les maisons des hauteurs proportionnées à la largeur des alignemens.

Ces hauteurs étaient fixées ainsi qu'il suit :

1° Dans les rues de 30 pieds et au dessus, à 54 pieds;

2° Dans les rues de 24 pieds, jusques et y compris 20 pieds de largeur, à 45 pieds ;

3° Et dans toutes celles au-dessous de 23 pieds, à 35 pieds; le tout mesuré du pavé des rues.

Les alignemens des voies publiques de Paris furent presque tous légalement arrêtés par le ministre, jusqu'en 1807, à 10 mètres, 9 mètres, 8 metres, 7 mètres et même 6 mètres de largeur, les besoins de la circulation et de la salubrité se trouvant satisfaits pour cette époque, car ces alignemens avaient été tracés suivant l'importance des voies publiques.

Qu'a-t-on fait depuis? Dans un intérêt général, on a interprété les lettres-patentes de 1783 et 1784, de manière à leur donner une extention qu'elles ne contiennent pas. En s'appuyant sur elles, on a porté indistinctement à 10 mètres l'alignement de toute les voies publiques existantes. Et bien ! malgré l'extension donnée aux lettres-patentes, cette mesure a été reconnue insuffisante si promptement, qu'il a fallu reporter à 12, 13 et même 14 mètres de largeur, à cause de leur importance dans la circulation, des rues fixées auparavant à 10 mètres, et cela,

sans égard ni pour les constructions érigées depuis le nouvel alignement, ni pour les acquisitions faites sous la foi de cet alignement.

Nous avons dû chercher la cause de ces changemens déplorables, qui jettent la perturbation dans les fortunes privées. C'est dans le manque d'ensemble de l'étude des alignemens que nous l'avons trouvée. L'importance, l'utilité de chaque voie publique, dont l'alignement paraît avoir été étudié séparément, n'ont pas été assez appréciées. Nous pourrions citer des rues qui, bien qu'en prolongement les unes des autres, ne comportent pas des alignemens de la même largeur ; d'autres, qui n'ont aucune importance pour la circulation, attendu qu'à chaque extrémité elles n'aboutissent qu'à des rues transversales, et qui sont cependant soumises aux mêmes conditions que celles qui forment de grandes lignes de communication ; enfin plusieurs impasses dont le débouché est impossible, ou du moins inutile, qui ont été portées à 10 mètres de largeur.

C'est sous l'empire de ce régime que nous vivons. Nous avons besoin de dire que ces vices n'ont échappé ni au préfet de la Seine, ni au Conseil Municipal ; mais personne n'ose aborder franchement, largement la question (1). Pourtant l'élargissement des quais de la Mégisserie, Lepelletier, de la Grève, l'ouverture des rues du Pont-Louis-Philippe, Rambuteau, de Constantine, le projet de prolongement de la rue de Rivoli jusqu'à la Bastille, semblent constater que l'on conçoit et comprend aujourd'hui la nécessité d'un nouveau système d'alignemens plus en rapport avec les besoins de l'époque.

Nous serons heureux si nous pouvons déterminer l'Administration à entrer dans une voie nouvelle, et nous pensons qu'elle ne reculera pas devant l'examen sérieux de notre travail.

Les calculs comparatifs auxquels nous nous sommes livrés établissent que le terrain à abandonner à la voie publique, d'après les plans d'alignemens aujourd'hui en cours d'exécution, présente une superficie *de* 1,120,862 *mètres*.

(1) Un procès qui a eu quelque retentissement nous a appris quel intérêt avaient les bureaux de la Préfecture à ne prendre que des mesures partielles, à laisser le champ ouvert à l'imprévu. La mobilité des projets de l'administration servait d'ailleurs admirablement le système de corruption électorale du gouvernement déchu.

La superficie du terrain à livrer d'après le projet que nous proposons serait seulement *de* 945,021 *mètres*.

Nous avons indiqué à chaque voie publique les prix que nous nous sommes procurés après de nombreuses recherches, et il nous a été facile, avec des documens positifs, d'établir les dépenses qu'occasionnerait chacun des deux projets.

La superficie du terrain à livrer à la voie publique, par suite les projets de l'Administration, coûterait, en faisant l'application des prix actuels, 125,000,000 fr.

L'exécution de notre plan coûterait 136,000,000 fr. Ainsi, la dépense de notre projet serait plus considérable, quoique nous livrions moins de superficie à la voie publique. Nous expliquerons plus tard ce qui motive cet excédant de dépenses, malgré la différence en moins dans la superficie, et nous démontrerons que notre projet, en apparence plus dispendieux, est beaucoup plus économique, au contraire, que celui de l'Administration.

Nous n'avons reculé, pour toutes ces études, devant aucune recherche, devant aucun sacrifice de temps, ni devant aucune dépense, parce que nous avons la conviction d'avoir fait un travail utile, alors même que notre projet ne serait pas entièrement adopté.

La question du déplacement de la population du centre de Paris, est d'une si haute importance en effet, qu'elle embrasse à la fois l'avenir, la salubrité, la sécurité de cette ville.

Son avenir. La Ville de Paris, par sa position topographique, peut être considérée comme le point central de la civilisation européenne. Autour d'elle viennent rayonner toutes les grandes routes, c'est vers elles que viendront converger tous les chemins de fer. Son commerce, son industrie, prennent chaque jour et sont appelés à prendre des développemens immenses que rien ne saurait arrêter. Il faut donc, et c'est là une nécessité impérieuse et immédiate à la fois, préparer les voies de communications nécessaires à l'accroissement certain de la population. D'un autre côté, l'abandon des anciens quartiers est désastreux pour les propriétaires; leurs immeubles perdent une valeur considérable, sans que les constructions hasardées dans des quartiers nouveaux aient été pour personne un moyen immédiat de

fortune ; elles ont été, au contraire, pour un grand nombre, une cause de ruine.

La salubrité n'est pas moins engagée dans la question. Les rapports faits sur le choléra, les statistiques hygiéniques, révèlent assez que c'est au défaut d'air et de lumière, et dès lors aux voies publiques étroites, sales et tortueuses, qu'il faut attribuer la mortalité hors de proportion qui ravage particulièrement le centre de Paris, foyer d'infection qui devient même funeste aux quartiers excentriques.

Enfin, au point de vue de *la sécurité*, le complément indispensable du vaste système de fortifications qui doit protéger la capitale, exige que les troupes puissent se porter rapidement et par masses, au travers de Paris, afin de se diriger directement vers les points où leur présence peut être nécessaire. Des colonnes armées doivent aussi, dans un intérêt d'ordre, pouvoir parcourir le centre de la Ville en tous sens.

Les grandes voies que nous avons tracées, en favorisant les moyens stratégiques si difficiles avec l'état actuel, rendraient impossibles toutes les tentatives coupables contre le gouvernement, que favorisent au contraire l'exécution des alignemens partiels. Enfin, si les destinées de la France voulaient que l'étranger s'approchât un jour des fortifications qui vont protéger Paris, ce serait ces grandes voies qui complèteraient le système général de défense en facilitant les moyens de transporter les troupes avec ordre et rapidité sur tous les points menacés, ce qui est impossible dans l'état actuel, et qui ne pourra se faire que lentement et difficilement après l'exécution des aignemens partiels.

La question stratégique est, à notre avis, l'une des plus importantes. Voici au reste un extrait d'une note remise au Ministre de l'Intérieur, le 31 mai 1839, à la suite des événemens du 12 mai, et qui traite le côté politique de la question du déplacement de la population dans Paris.

« En même temps (y est-il dit) que de pareils travaux assaini-
» raient le centre de la ville, rendraient la circulation commode
» et y ramèneraient la population qui l'a quitté, ils auraient en-
» core pour utile effet d'en ouvrir l'entrée à la force publique,
» pour qui l'accès en est aujourd'hui si difficile ; des événemens
» récens (c'étaient ceux de mai) viennent de rappeler quelle en

» serait l'importance. Mais c'est moins pour le présent que pour » l'avenir que ceci demande attention.

» Il est hors de contestation, et cela est démontré par l'expé» rience d'un demi-siècle, que Paris est désormais le champ où » se mesurent les forces et où se décide la forme que prend le » gouvernement. Ce rôle de Paris dans l'État, l'avenir ne peut » que le lui continuer, à mesure que sa population s'accroîtra » davantage, c'est-à-dire que les forces qu'il contiendra pèse» ront davantage dans la balance des forces générales. Or, avec » un rôle si important, le centre de Paris, dans son ensemble, » est dans un si triste état de communication qu'on en peut faire » un véritable camp retranché, tout à l'avantage des forces po» pulaires, et de nature, sans contredit, à rendre leur action dé» cisive le jour ou les masses d'ouvriers et d'habitans qu'il con» tient viendraient à s'ébranler.

» Qui ne comprend dès lors l'utilité, disons mieux, la raison » d'état, de ne pas laisser subsister un pareil champ de bataille. »

Nous avons fait ressortir sommairement les inconvéniens du système actuel d'alignement, et pressentir les avantages de celui que nous proposons de lui substituer. Nous allons entrer dans l'examen de chacun de ces systèmes, des dépenses comparatives et des moyens d'exécution.

§ I. — *Exposé du système actuel d'alignement.*

Si comme le pensent les auteurs de plusieurs des projets présentés à la Commission, et comme nous espérons le démontrer, la difficulté des communications est la principale cause du déplacement de la population du centre de Paris, il faut bien reconnaître que le système actuel d'alignement semble être créé pour accroître et éterniser le mal auquel il est si urgent de remédier. Nous avons dit que 1,129,800 mètres superficiels de terrain doivent être livrés à la voie publique par suite des alignemens administratifs. Nous sommes assurés, d'après des documens certains, qu'en 1840, 7,121 mètres ont été livrés par suite des alignemens successifs opérés par mesure de voirie.

Il faudrait donc, en admettant le chiffre de 1840 comme terme moyen, cent soixante-dix ans avant que nos descendans puissent jouir des avantages que fait espérer le système actuel.

Cent soixante-dix ans! quand dès aujourd'hui la circulation est devenue impossible dans certains quartiers; quand de 1780 à 1840 la population est arrivée de 400,000 âmes à plus d'un million, quand par mesure de police et pour la sécurité des citoyens, on est obligé d'interdire le passage des voitures à travers les halles, et dans une partie des rues Saint-Denis et de la Féronnerie, jusqu'à dix heures du matin; cent soixante-dix ans! quand un pareil état de chose est un motif de désertion pour les locataires, et de ruine pour les propriétaires. Cent soixante-dix ans enfin! quand il faudrait un moyen prompt et énergique pour retenir la population industrielle et commerçante au centre de Paris.

Nous avons démontré précédemment que le système actuel n'était pas viable; car, fût-il exécuté complétement et immédiatement, il ne satisferait pas encore aux besoins de l'époque; et si l'on préjuge l'accroissement que devra prendre Paris dans 170 ans, par celui qu'il a pris en un demi-siècle, il est bien évident que tout serait alors à refaire, que de nouvelles mesures seraient indispensables, et que les énormes dépenses que ce système auraient entraînées seraient à peu près perdues.

Dans un état normal, il est bien constant que la circulation la plus active s'établit au centre d'une ville; et cela n'implique-t-il pas que c'était au centre qu'il fallait créer les voies publiques les plus larges; pourtant, c'est le contraire qui a eu lieu.

Dira-t-on que l'on apportera progressivement des modifications aux alignemens arrêtés, au fur et à mesure que le besoin et la nécessité s'en feront sentir? Nous répondrons que le moment est arrivé, et que la preuve en est dans les faits qui s'accomplissent et dans les préoccupations qu'ils excitent.

Et, d'ailleurs, y a-t-il une servitude plus désastreuse pour la fortune privée que celle qui pèse sur les maisons sujettes à un retranchement par mesure de voirie? Elle est, entre l'administration et les administrés, un sujet sans cesse renaissant d'irritation et de haine, alors surtout que cette servitude n'est ni motivée ni basée sur un intérêt général bien compris, ou qu'elle peut être la conséquence d'un système vicieux et erroné.

Chaque propriété que le retranchement vient menacer perd à l'instant une partie de sa valeur. Toutes réparations qui tendent à reconforter les parties retranchables sont interdites, et les pro-

priétaires sont condamnés à voir leur fortune s'anéantir dans leurs mains, sans pouvoir rien faire pour la conserver.

C'est là assurément un des impôts les plus onéreux qui puisse peser sur une population. Serait-il donc permis d'éterniser un pareil état de choses? Si l'on pouvait au moins compter sur la fixité des alignemens; mais non, ils sont soumis à des variations perpétuelles. Que d'exemples n'avons-nous pas de propriétés qui ont déjà subi un retranchement, et qui, par suite de récentes ordonnances, sont soumises à un alignement nouveau. Peut-on, sans iniquité, frapper une maison, construite sur un alignement légal, d'une dépréciation nouvelle, sans allouer préalablement au propriétaire une indemnité proportionnée au préjudice que lui cause l'imprévoyance de l'Administration ou la versatilité de ses projets? Ce n'est qu'avec une extrême réserve qu'on doit faire usage d'une loi d'intérêt général, lorsquelle porte atteinte à la propriété; mais ces sortes de lois deviennent odieuses et en quelque sorte spoliatrices, lorsquelles sont appliquées sans une absolue nécessité.

Un système d'alignement qui ne pourra être complétement exécuté que dans près de deux siècles, et qui ne satisfait pas même aux exigences de notre époque, ne saurait être maintenu. Il n'a d'autre résultat que de laisser planer indéfiniment sur toutes les propriétés l'incertitude la plus intolérable; car la servitude légale qui pèse sur les propriétés sujettes à retranchement par mesure de voirie n'est pas moins préjudiciable à l'Etat qu'aux particuliers; les mutations deviennent plus difficiles, et les droits d'autant moins élevés que les propriétés sont plus dépréciées.

Sous un autre point de vue, ce système sera sans résultat pour l'ensemble, car il ne produira, en admettant sa complète exécution, qu'une amélioration partielle dans chaque voie publique, et Paris sera dans 200 ans ce qu'il est aujourd'hui, à cela près de la largeur des rues, c'est-à-dire qu'aucun des élargissemens opérés n'aura eu pour résultat d'établir de lignes de communications régulières et propres à relier tous les quartiers entre eux.

Un reproche non moins grave peut être adressé au système actuel d'alignemens.

Il est incontestable qu'une rue étroite et bien alignée est préférable à celle qui n'est élargie que sur quelques points. Les renfoncemens et les saillies qui sont la conséquence de l'alignement

partiel ne favorisent que trop le vol, la débauche et la malpropreté, à tel point que souvent, par mesure de police, on autorise de grands pans coupés dans les angles, et que, par la même raison, on est forcé de laisser subsister les rez-de-chaussées des maisons reconstruites à l'alignement.

Les retranchemens partiels sont une cause de désertion dans certains quartiers ; une maison bâtie à l'alignement dans une rue étroite a souvent moins d'air et de lumière qu'auparavant. La vue est bornée, l'aspect désagréable, le renfoncement est toujours un récipient d'ordures et de saletés. Les boutiques ne se louent convenablement qu'autant qu'elles sont en évidence.

La circulation ne saurait rien y gagner que quand la dernière maison sujette à retranchement a été démolie; il est incontestable que la ville de Paris sera contrainte, pendant de longues années, à faire l'avance d'énormes capitaux, dont elle perdra l'intérêt, pour créer pendant un temps indéterminé un état de choses souvent plus fâcheux que celui qui existait auparavant (1).

En avançant dans l'examen de cette importante question, on va voir surgir bien d'autres inconvéniens de la fâcheuse application de la législation actuelle sur cette matière, telle au moins qu'elle est interprétée et exécutée.

En portant à 10 mètres la largeur de toutes les rues sans s'occuper de leur plus ou moins d'importance, on a pour résultat, dans les quartiers resserrés et divisés par un grand nombre de voies publiques, de réduire la surface de presque tous les terrains propres à bâtir, à des dimensions telles qu'il est impossible d'y élever aucune habitation commode, et de là deux conséquences également déplorables : d'une part, la population aisée s'en éloigne, parce que les logemens ne sont pas en harmonie avec ses besoins, ses goûts et ses habitudes ; d'autre part, les bâtimens qui s'y élèvent sont moins avantageux pour les propriétaires, parce que la construction est aussi dispendieuse que dans les beaux quartiers de Paris, et que, de plus, le mur de face étant le même, quelle que soit la profondeur du bâtiment, la dépense qu'il en-

(1) On peut, parmi des exemples nombreux, citer ceux de la rue Joquelet, de la rue Neuve-Saint-Jean, et de la rue du Dauphin ; pendant plus de vingt ans, la Ville a perdu les intérêts du capital énorme qu'elle avait consacré à l'élargissement partiel de ces rues, et cet élargissement partiel, loin de favoriser la circulation, a, au contraire, multiplié pendant vingt ans les chances d'accidens.

traîne (l'une des plus considérables de la reconstruction) est relativement plus forte pour un bâtiment simple en profondeur que pour un bâtiment double. Aussi n'est-ce que dans un cas d'absolue nécessité, et souvent même par suite de péril, que les maisons du centre de Paris sont démolies pour être reconstruites.

Toutes les rues devant avoir une largeur uniforme de 10 mètres, les propriétaires ont plus d'intérêt à bâtir pour la classe aisée; on ne fait plus que des appartemens : les ouvriers et les petits fabricans sont par suite obligés d'aller se loger dans des quartiers excentriques, loin des commissionnaires et des grands fabricans avec lesquels ils ont besoin d'être en relations continuelles. D'un autre côté, ces appartemens, construits sur des emplacemens que l'alignement a rendus insuffisans, ont souvent peu de profondeur, leur hauteur est tellement restreinte, qu'ils sont refusés par la classe même à laquelle ils étaient destinés.

Et puis, comme l'alignement atteint indistinctement toutes les propriétés, il n'y a pas à Paris une maison, si bien distribuée qu'elle puisse être, quelques conditions de solidité intérieure qu'elle présente, à laquelle il soit possible de faire une réparation qui consolide la façade, si elle est sujette à retranchement. Or, c'est encore là une des causes de déplacement : un négociant refusera de prendre à bail une maison qu'on ne pourra pas réparer et dont la démolition, même partielle, pourra entraîner la perte de son établissement, ou lui porter un préjudice considérable ; son intérêt lui commande donc d'aller se loger dans les quartiers ou un alignement récent lui donne la certitude qu'il n'a aucun risque à courir.

Enfin nous dirons que cette largeur presqu'égale donnée à toutes les rues est sans intérêt pour la circulation, que les rues qui offrent la plus courte distance d'un point à un autre sont toujours celles qui sont préférées et fréquentées surtout par les voitures; qu'une grande partie des dépenses sera faite en pure perte dans des rues sans utilité, et qu'il faudra indubitablement prescrire de nouveaux alignemens, et, par suite, faire en conséquence de nouveaux et immenses sacrifices pour toutes les voies publiques dont l'expérience aura fait reconnaître l'importance, ainsi que cela vient d'arriver pour la rue Joquelet.

A quoi servirait-il de porter à 10 mètres de largeur les nombreuses rues de la Cité? L'ouverture des rues d'Arcole et de Cons-

tantine forcera l'Administration à appliquer à la Cité le système dont nous proposons l'adoption générale et dont elle-même a fait l'application en particulier dans l'île Saint-Louis. Maintenant que le boulevard Bonne-Nouvelle est abaissé, de quelle utilité serait l'élargisssement d'une grande partie de la rue de Cléry, des rues Bauregard, de la Lune, etc.? Nous pourrions multiplier les exemples, nous nous réservons de les produire lorsque nous présenterons les études que nous avons faites de chacun des quartiers de Paris.

Ces considérations démontrent suffisamment les vices du système actuel et son influence immédiate sur le déplacement de la population.

§ II. — *Nouveau système.*

Nous allons soumettre à l'examen notre système d'alignement et les motifs qui nous ont décidé à l'adopter.

Nous avons dit que notre projet avait de l'analogie avec celui de la Commission des artistes et celui de l'empire; que tous les deux, comme nous l'avons fait nous-mêmes, divisaient Paris en îlots par de grandes artères.

Notre système est toutefois moins radical que ses deux aînés, qui consistaient à percer perpendiculairement et parallèlement à la méridienne des voies publiques d'une grande largeur, sans tenir aucun compte de celles qui existaient déjà.

Nous avons, au contraire, recherché quelles étaient les voies publiques existantes où la circulation était la plus active, nous les avons classées suivant leur importance, et reliées entre elles, soit en coordonnant leurs alignemens, soit en leur donnant des issues et des directions convenables au moyen de percemens nouveaux. Nous avons aussi cherché à les rendre utiles aux monumens ou aux grands établissemens dans le voisinage desquels la circulation est considérable. Enfin, nous avons voulu éviter le bouleversement et la perturbation, qui seraient la conséquence des projets de la Commission des artistes dont l'exécution nous a paru d'ailleurs impossible à cause surtout des dépenses énormes qu'ils nécessiteraient.

Les projets de l'Empire sont incomplets, insuffisans; nous

avons procédé à une étude toute nouvelle, qui, nous l'espérons, pourra remédier aux inconvéniens du système actuel, sans occasionner les dépenses et la perturbation qu'entraînaient les projets de la République et de l'Empire.

Nous avons recherché quelles étaient les rues de première nécessité et nous les avons rangées suivant leur importance relative en trois catégories; nous avons donné à chacune de ces catégories une largeur différente, savoir : pour les voies publiques qui traverseraient entièrement Paris une largeur de 20 mètres.

Celle des voies publiques de la deuxième catégorie serait de. . . . . 16 mètres.

Celle de la troisième de. . . . . 12 mètres.

Et enfin nous porterions à une largeur minimum de 7 mètres toutes les voies publiques qui seraient sans importance pour la circulation des voitures. Il suffit, en effet, pour les rues que nous placerions ainsi dans une dernière catégorie, que deux voitures puissent y passer de front pour le service des habitations. Ces rues, ne formant plus de grandes voies de communication, et étant seulement destinées à diviser, à desservir les îlots formés par les grandes artères, seront surtout fréquentées par les piétons. Elles formeront autant de passages à ciel ouvert favorables aux boutiques et au petit commerce, parce qu'il sera facile d'y circuler sans crainte et sans encombrement.

Dans nos études, nous avons embrassé Paris dans son ensemble et dans ses rapports avec les routes ordinaires et les chemins de fer qui y pénètrent ou y aboutissent.

Ainsi, dans ce système, des communications directes par des rues de 20 mètres de largeur s'établiront et rapprocheraient de beaucoup les distances.

Par exemple, et en première ligne, les rues St-Jacques, Saint-Martin, pour aller de la barrière Saint-Jacques à celle de la Villette; pour communiquer de la barrière d'Enfer à celle Saint-Denis, les rues d'Enfer, de la Barillerie et Saint-Denis, etc., etc.

La rue et le faubourg Montmartre, de la Pointe Saint-Eustache à la rue Saint-Lazare, les rues des Prouvaires, du Roule et de la Monnaie jusqu'au Pont-Neuf, la rue Dauphine dans toute sa longueur, la rue de Rivoli depuis la rue de l'Échelle jusqu'à la place de la Bastille, compléteraient avec une rue nouvelle projetée, allant du Pont-Neuf à la rue du Four et à celle de Sèvres,

le réseau de grandes artères, qui devra servir de base à tous les percemens secondaires.

Dans la deuxième catégorie, c'est-à-dire dans la largeur de 16 mètres, se classeraient les rues d'une importance secondaire, mais qui cependant sont le complément indispensable de notre travail.

Ainsi, une rue partant de la rue Joquelet et aboutissant à la rue de la Corderie, qui longe le couvent du Temple, mettrait en communication directe la Bourse et le quartier du Marais.

La rue Marie-Stuart et la rue de Montmorency seraient prolongées de la place des Victoires à la rue du Pont-aux-Choux.

Les rues Beaubourg et Transnonain seraient aussi prolongées et pénétreraient d'une extrémité à la place de l'Hôtel-de-Ville, et de l'autre au Marché-Saint-Martin.

Une autre rue nouvelle, établie en prolongement de la rue des Nonaindières, aboutirait au carrefour de la rue des Filles-du-Calvaire, et formerait une communication directe entre le Marais par le faubourg Saint-Marceau, par le pont Marie, jusqu'à l'Esplanade de l'Observatoire.

Une autre voie projetée sur la rive gauche deviendrait une ligne de communication entre la barrière Montparnasse et celle du Trône, par la rue Mazas, le pont d'Austerlitz, suivant la rue de Buffon, et longeant l'église Saint-Médard, qui se trouverait ainsi dégagée ; enfin deux rues projetées, l'une qui, partant du pont de la Tournelle, passerait devant le Marché des Carmes pour joindre la rue des Mathurins Saint-Jacques ; la seconde commencerait au Marché des Carmes et aboutirait à la place Saint-André-des-Arts.

Ces voies compléteraient la deuxième catégorie de rues de 6 mètres de largeur.

Quant aux rues que nous rangeons dans les troisième et quatrième catégories, nous renvoyons au plan, afin de juger de leur utilité et de leurs rapports avec les grandes voies de communication.

Le premier et incontestable avantage d'un pareil système, c'est, non-seulement de suffire aux besoins actuels de la circulation, mais encore d'y pourvoir pour un long avenir.

Le second, c'est d'affranchir de la servitude légale du retranchement toutes les propriétés placées dans les rues dont la lar-

geur est aujourd'hui de 8 mètres, et qui ne seraient pas comprises dans les 1re, 2e et 3e classes, de rendre à ces propriétés toute leur valeur, et de permettre à l'administration municipale de reporter sur les voies principales les capitaux qu'elle aurait employés à des alignemens dont nous avons démontré l'inutilité ou le danger.

Le troisième, c'est de pouvoir procéder avec ordre et méthode à l'exécution des alignemens et percemens au fur et à mesure que les ressources de la ville le permettraient.

Maintenant, il est évident que ces larges voies publiques se couvriront promptement de constructions élégantes, qui, de proche en proche, se mettront en harmonie entr'elles, depuis les quartiers les plus avancés comme luxe jusqu'aux quartiers les plus arriérés. Il est certain qu'on compte moins la distance lorsqu'on ne trouve pas de difficulté dans la circulation.

Ainsi, tous les jours des voitures prennent de préférence la ligne des boulevards ou des quais, plutôt que de s'engager dans les rues de l'intérieur, quoique le parcours soit au moins du double, et que la déclivité de quelques parties de ces voies publiques les rende difficiles.

Ne voit-on pas aujourd'hui, dans toute la longueur des boulevards, des constructions élégantes remplacer les masures qui existaient il y a peu d'années? Ces constructions s'élèvent presqu'aussi riches sur le boulevard Beaumarchais que sur les boulevards Poissonnière ou des Italiens. On ne niera pas que la rue Rambuteau ne soit partout bordée de maisons élégantes et bien bâties, destinées, nous n'en doutons pas, à retenir ou à rappeler une foule d'établissemens qui avaient ou auraient abandonné le centre de Paris.

Tel sera l'effet des grandes voies publiques que nous proposons. Les dissemblances qui existent entre les quartiers nouvellement créés et ceux du centre s'effaceront, parce que les moyens de communication et d'exploitation deviendront les mêmes, et aussi parce qu'il sera possible d'élever dans les uns et dans les autres des constructions du même ordre.

Mais à ces avantages, le projet de rues secondaires en réunit d'autres non moins incontestables. Chaque quartier du centre de Paris, on le sait, est en possession d'un certain genre d'industrie, c'est ce qu'on appelle la fabrique de Paris, commerce im-

mense dont on connaît à peine l'étendue. C'est là que se confectionne, c'est de là que part cette foule de produits qui se consomment dans la ville même, s'expédient dans les provinces, s'exportent à l'étranger. Il faut à ces diverses industries des loyers à bon marché et des logemens qui soient le plus rapprochés possible des commissionnaires, des débitans, des exportateurs, qui reçoivent de leurs commettans des demandes auxquelles il faut immédiatement satisfaire.

Or, l'expérience nous a démontré que le système d'alignement actuellement en vigueur avait pour objet de forcer les ouvriers, les fabricans en chambre, de se réfugier dans des quartiers excentriques, de s'éloigner ainsi des commissionnaires et des marchands avec lesquels ils ont besoin d'être en relations continuelles. Ce n'est pas pour cette partie de la population, en effet, que s'élèvent les habitations nouvelles, nous en avons dit les causes.

Il est donc nécessaire de conserver des rues de peu de largeur pour cette classe d'industriels, auprès des rues larges, dans lesquelles viendront se placer le haut commerce, les grands établissemens.

Ajoutons que certaines industries, telles que la peausserie, le commerce d'huile et de salaisons, recherchent les rues étroites à cause de leur fraîcheur ; l'épicerie en gros, la tonnellerie et beaucoup d'autres sont dans le même cas.

Ces industries éprouvent, sous d'autres rapports, les mêmes besoins que les petits fabricans : il leur faut tout à la fois loger dans des rues étroites, et avoisiner de grandes voies de communications ; cette dernière condition leur est indispensable pour l'apport et l'enlèvement des marchandises qu'elles reçoivent et fabriquent.

Il est incontestable, au surplus, que ce système s'accorde avec les autres moyens d'amélioration proposés à la Commission, qu'il est combiné de manière à ne couper aucun monument, et à les dégager, au contraire, des constructions que, par tolérance, on y a laissé adosser. De grandes voies publiques permettront également l'établissement d'artères principales pour les aqueducs, que l'on pourra exécuter et réparer sans obstruer complétement la voie publique.

La nécessité des voies de communications faciles entre tous les quartiers rattache nécessairement à notre sujet les questions re-

latives au péage des ponts, péage qui n'a d'ailleurs pas été sans influence sur le déplacement de la population.

Vingt-un ponts mettent en communication les deux rives de la Seine, savoir :

Le pont d'Austerlitz;
Les ponts de Damiette et de Constantine;
Les ponts Marie et de la Tournelle;
Le pont Rouge;
Les ponts Louis-Philippe et le l'Archevêché;
Le pont d'Arcole et le Pont-aux-Doubles;
Le pont Notre-Dame et le Petit-Pont;
Les ponts au Change et St-Michel;
Le Pont-Neuf;
Le pont des Arts;
Le pont du Carrousel;
Le pont Royal;
Le pont de la Concorde;
Le pont des Invalides;
Le pont d'Iéna.

Quatre ne sont que des passerelles, savoir :

1° Le pont de Damiette;
2° Le pont de Constantine;
3° Le pont d'Arcole;
4° Le pont des Arts.

Neuf sont payans, savoir :

1° Le pont d'Austerlitz;
2° Le pont de Damiette;
3° Le pont de Constantine;
4° Le pont Louis-Philippe;
5° Le pont de l'Archevêché;
6° Le pont d'Arcole;
7° Le pont des Arts;
8° Le pont du Carrousel;
9° Le pont des Invalides.

N'est-il pas regrettable de voir à Paris des ponts payans? Et ne paraîtrait-il pas étrange qu'on fût obligé de payer un droit de passage dans une des rues de Paris? Or, un pont est évidemment une voie publique, il est ou n'est pas nécessaire ; s'il l'est, la ville de Paris doit en faire les frais, l'impôt doit peser sur tous.

Il est à remarquer qu'à Paris cet impôt est payé particulièrement par les arrondissemens les plus pauvres. Le pont d'Austerlitz joint le douzième arrondissement au huitième ; les passerelles de Damiette et de Constantine, le douzième arrondissement au neuvième ; le pont Louis-Philippe et celui de l'Archevêché servent également de communication entre le douzième et le neuvième arrondissement ; le pont Rouge joint l'île Saint-Louis

et la Cité; les ponts des Arts et du Carrousel sont les seuls qui mettent en rapports les quartiers aisés.

Il est donc à désirer que la ville rachète le péage des ponts, 1° parce que c'est un impôt onéreux et qui ne pèse pas également sur toute la population; 2° parce que le péage nuit aux communications d'une part, et reporte sur les ponts francs un trop plein de population.

Toutefois, nous avons étudié nos projets de manière à les coordonner avec les ponts existans, en admettant la création de deux ponts nouveaux qui nous ont paru indispensables. Ces ponts dégageraient la grande Halle, ils seraient placés l'un sur le grand bras de la Seine, entre le Pont-Neuf et le pont au Change, et l'autre sur le petit bras, entre le Pont-Neuf et le pont Saint-Michel.

Nous pensons avoir démontré que, sous le rapport de la salubrité, l'avantage de notre projet est aussi incontestable que sous celui de la circulation.

De larges voies publiques donneraient de l'air et de la lumière, elles seraient entretenues plus facilement et plus proprement, et comme elles sont combinées de manière à traverser des quartiers où il existe des constructions ignobles et malsaines, on ne saurait nier l'avantage qu'il y aurait de voir construire à leur place de grandes et belles maisons.

L'établissement des égoûts, des conduits d'eau, de gaz, etc., se ferait en même temps que l'ouverture de ces percemens, d'où il suivrait que de longtemps on n'aurait à faire de ces réparations dont la circulation a tant à souffrir et qui causent, surtout dans les rues étroites, un immense préjudice aux riverains.

Il est incontestable que, sous tous les rapports, l'avantage est à notre système, qui sert à la fois l'intérêt municipal et l'intérêt politique, et atteint le but que nous nous étions proposé : *Circulation facile, salubrité et sécurité* dans les quartiers de Paris.

Nous devons dire maintenant que ce projet paraîtrait incomplet, si, en modifiant l'alignement général, on ne réglait pas aussi la hauteur des maisons et le minimum de la hauteur des étages.

Dans Paris, les maisons, dans les rues les plus larges, ne devraient pas excéder 18 mètres, et les étages devraient être limités à un nombre qui permît de leur donner une élévation

convenable afin de rendre les appartemens plus salubres. C'est là, en effet, ce qu'on trouve rarement dans les habitations modernes, qui ne sont, la plupart, construites que dans des vues de spéculation, et pèchent particulièrement par le défaut d'élévation des étages.

La hauteur des maisons devrait être réduite de manière à ce que dans les rues de huit mètres de largeur elle ne s'élevât pas à plus de dix mètres; et il serait important que les constructions à l'intérieur des cours n'excédassent pas, en général, celles de la rue, à moins que ces cours ne fussent spacieuses, c'est-à-dire qu'elles n'eussent pas moins de douze mètres carrés (1).

C'est là un principe général d'hygiène.

§ III. — *Comparaison des dépenses entre l'ancien et le nouveau système.*

Nous avons à établir que, malgré la différence de 11,000,000 fr. en plus, nécessitée par nos projets, le système que nous proposons n'excédera pas la dépense qu'entraînerait l'exécution complète des plans de l'administration.

Les superficies de terrains qui doivent être réunis à la voie publique, par suite des alignemens actuels de l'administration, s'élèvent à 1,129,862 mètres, et nécessiteront une dépense de fr. 125,000,000.

Les superficies à acquérir d'après notre projet s'élèvent à 945,021 mètres, et la dépense à 136,000,000 fr., en sorte que, d'après le nouveau système, on a à acquérir en moins 184,841 mètres superficiels que d'après les projets de l'administration; et pourtant la dépense est, comme nous l'avons déjà dit, de fr. 11,000,000 en excédant.

Cette différence en plus dans l'acquisition provient de ce que les projets que nous proposons s'exécuteraient principalement dans les quartiers du centre, en démolissant par voie d'expropriation des bâtimens qui ont une grande valeur; tandis que la diffé-

(1) Un arrêté rendu par le Président du Conseil, le 15 juillet 1848, a satisfait à ce vœu, ainsi qu'à ce que les auteurs du Mémoire réclamaient sur la hauteur des combles.

rence en moins dans la superficie vient de ce que notre projet laisse subsister dans leur état actuel toutes les rues sans importance qui n'ont que 8 mètres de largeur, et ne sont point comprises dans les trois premières catégories, et qu'il reporte à cette largeur de 8 mètres seulement celles qui existent actuellement à une largeur au-dessus.

Il est inutile de faire remarquer qu'un excédant de dépense de 11 millions ne saurait exercer d'influence sur la solution de la question qui nous occupe. D'ailleurs, les intérêts énormes que perd l'administration, pour l'exécution du plan successif d'alignement, et dont nous avons donné plus haut des exemples, compensent, et bien au-delà, cet excédant de dépense.

Nous avons, au surplus, fait nos évaluations d'après les prix actuels; et s'il fallait juger de la progression croissante qui s'opérera dans la valeur des terrains par celle qui s'est opérée depuis 25 ans, *trois cents millions de francs ne suffiraient pas pour liquider la dépense des terrains à livrer à la voie publique par suite des alignemens successifs*, par mesure de voirie. Il en faudrait plus de *cinq cents* si l'on voulait procéder par voie d'expropriation.

Objectera-t-on qu'une dépense de 136 millions ne saurait entrer dans les vues financières de l'administration municipale? Nous répondrons d'abord qu'il ne s'agit pas d'une dépense immédiate, et qu'on ne saurait réaliser nos projets en moins de 20 ans.

Et d'ailleurs, notre système comporte deux modes d'exécution distincts.

Dans les 136 millions nécessaires, 63 millions (1) seulement seraient employés, dans un temps rapproché, aux percemens nouveaux, qui mettaient en communication directe les grands artères actuellement existantes, et l'exécution immédiate de quelques alignemens partiels indispensables pour le débouché de grandes voies de communication. Dans ce premier emploi, se trouvent compris les terrains nécessaires à l'agrandissement des halles, dont s'occupe déjà l'administration.

(1) Le décret du 3 mai 1848, appliqué à la totalité des percemens indiqués sur nos plans, diminuerait considérablement le chiffre de 63 millions porté en dépense pour les démolitions à exécuter par voie d'expropriation.

Les 73 autres millions seraient applicables à des retranchemens qui s'opéreraient successivement et par mesure de voirie.

La charge que la ville s'imposerait donc est loin d'être aussi grave qu'elle le paraît au premier aspect; elle serait largement compensée par les avantages que l'État et elle en retireraient. L'État, par les mutations considérables que ce projet nécessiterait, et par l'augmentation de valeur qu'acquerraient les immeubles; la Ville, par les droits qu'elle percevrait sur les matériaux employés dans les constructions et sur la consommation que feraient dans Paris les nombreux ouvriers que ces constructions y maintiendraient; ces droits seraient perçus en 20 ans au lieu de l'être dans le cours de 150 années.

Soixante et quelques millions de dépenses pour des percemens nouveaux entraîneraient plus de 400 millions de francs de travaux de toute nature.

Une considération d'un autre ordre doit trouver place ici.

Les travaux des fortifications auront tôt ou tard pour résultat de réduire pendant plusieurs années, de beaucoup, le nombre des constructions particulières dans Paris. D'un autre côté, la bonne administration des finances de l'État a exigé, et les Chambres ont dû, pour plusieurs années, refuser toute espèce d'allocation pour les travaux publics; il est à présumer que la même réserve prévaudra pendant longtemps encore. Mais si, parmi les ouvriers du bâtiment, quelques-uns trouvent à s'employer dans les travaux de fortifications, comme les maçons, les limousins, les terrasiers, etc., il en est une quantité considérable d'autres qui sont tout à fait impropres à ce genre de travaux, tels que les charpentiers, serruriers, menuisiers, peintres, sculpteurs, couvreurs, etc.; l'administration doit être gravement préoccupée de la nécessité d'assurer l'existence de cinquante mille ménages, que la suspension des travaux publics et particuliers laisserait dans l'inaction. L'ouverture immédiate des grandes artères au sein de la capitale, offre assurément l'un des moyens les plus sûrs et les plus énergiques, à la fois, de seconder ses vues à cet égard.

RESUMÉ ET MOYENS D'EXÉCUTION.

Nous avons établi que, dans l'état actuel des choses, la circulation est devenue à peu près impossible dans une partie du centre de Paris ; que cette impossibilité, due aux communications entre les différentes parties de la ville, est la cause principale du déplacement de la population, que le remède est dès-lors dans un système d'alignement plus rationnel que celui qui est en vigueur aujourd'hui. Enfin, d'après les considérations que nous avons exposées, nous pensons qu'il faudrait :

1° Changer ou modifier les alignemens actuels, et les remplacer par d'autres, et par un système qui consisterait à créer, conformément à nos plans, un certain nombre de grandes voies publiques, destinées à mettre tous les quartiers de Paris en communication directe. Les rues actuellement existantes et de première nécessité seraient conservées, et leur alignement porté à une largeur proportionnée à leur importance. Elles seraient prolongées, si cela était reconnu nécessaire.

2° Maintenir les alignemens ministériels dans les rues ou cet alignement aurait été exécuté des deux côtés, jusqu'à la concurrence d'un cinquième, et fixer, pour les rues sans importance comme circulation, un minimum de largeur de 7 mètres.

3° Déterminer la hauteur des maisons dans les rues, proportionnellement à la largeur desdites rues; fixer la plus grande hauteur à 17 mètres 55 centimètres, dans les rues de grande dimension, c'est-à-dire de 20 mètres, et à 10 mètres dans les voies publiques de de 7 mètres; régler une hauteur proportionnelle dans les rues intermédiaires (1).

4° Fixer et arrêter d'une manière explicite que les combles ne pourraient avoir qu'une hauteur maximum de 5 mètres, pour les bâtimens doubles, et 3 mètres 30 centimètres pour les bâtimens

(1) Résolu par l'arrêté du 15 juillet 1848.

simples, conformément aux dispositions des lettres-patentes de 1784 (1).

5° Déclarer le minimum de la hauteur des étages à 3 mètres entre les deux planchers.

6° Rendre gratuit le passage des ponts payans.

7° Exiger que la hauteur des bâtimens dans les cours soit égale à celle des bâtimens sur la rue, à moins que ces cours aient plus de 12 mètres carrés (2).

8° Réclamer, s'il y a lieu, le concours de l'État, pour ceux des percemens qui seront considérés comme voies stratégiques ou prolongemens de route royale (3).

9° Créer, pour payer les terrains et bâtimens dont la Ville ferait l'acquisition, des obligations souscrites par elle, avec primes, ainsi que celles qu'elle a créées il y a quelques années.

Ces obligations seraient facilement données en paiement des expropriations, quelque minime que soit l'intérêt.

10° Faire l'application des articles 30, 31 et 32 du décret du 16 septembre 1807, sur l'indemnité à prélever sur les propriétés qui auront acquis une notable valeur, par suite de l'exécution des projets de l'administration.

Art. 30. Lorsque, par suite des travaux déjà énoncés dans la présente Loi; lorsque, par l'ouverture de nouvelles rues, par la formation de places nouvelles, par la construction de quais, ou par tous autres travaux publics généraux, départementaux ou communaux, ordonnés ou approuvés par le Gouvernement, des propriétés privées auront acquis une notable augmentation de valeur, ces propriétés pourront être chargées de payer une indemnité qui pourra s'élever jusqu'à la valeur de la moitié des avantages qu'elles auront acquis : le tout sera réglé par estimation dans les formes déjà établies par la présente loi, jugé et homologué par la commission qui aura été nommée à cet effet.

(1) Résolu par l'arrêté du 15 juillet 1848.

(2) Idem en ce qui concerne la hauteur des bâtimens.

(3) Tous nos projets de percement par voie d'expropriation eussent été exécutés et au-delà avec les millions dépensés par les ateliers nationaux. Les dépenses qu'occasionneront les journées de juin auraient suffi pour compléter notre système.

Art. 31. Les indemnités pour paiement de plus-value seront acquittées au choix des débiteurs, en argent ou en rentes constituées à quatre pour cent net, ou en délaissement d'une partie de la propriété si elle divisible ; ils pourront aussi délaisser en entier les fonds, terrains ou bâtimens dont la plus-value donne lieu à l'indemnité ; et ce, sur l'estimation réglée d'après la valeur qu'avait la chose avant l'exécution des travaux desquels la plus-value aura résulté.

Les articles 21 et 23, relatifs au droit d'enregistrement et aux hypothèques, sont applicables aux cas spécifiés dans le présent arlicle.

Art. 32. Les indemnités ne seront dues par les propriétaires des fonds voisins des travaux effectués, que lorsqu'il aura été décidé, par un règlement d'administration publique, rendu sur le rapport du Ministre de l'intérieur, et après avoir entendu les parties intéressées, qu'il y a lieu à l'application des deux articles précédens.

Telles sont nos vues. Nous osons espérer que nos efforts ne seront point infructueux.

Grillon, Callou et Jacoubet.

A Monsieur le Président du Conseil,

Chef du Pouvoir exécutif.

VILLE DE PARIS.

NOUVEAU MODE D'ALIGNEMENT

DES

VOIES URBAINES.

La communication entre les différens quartiers de la ville de Paris a lieu d'une part dans la direction du Nord au Sud, par deux grandes artères parallèles, assez rapprochées l'une de l'autre; et d'autre part de l'Est à l'Ouest, par les grandes lignes des quais et des boulevards intérieurs.

Les parties comprises entre ces grandes divisions sont encore partagées par une infinité de rues d'importance bien diverse. On avait d'abord fixé à dix mètres la largeur des rues de Paris : la hauteur des maisons pouvant d'après cette donnée atteindre dix-sept mètres cinquante centimètres (54 pieds) depuis le plan du trottoir jusqu'à la ligne supérieure de la corniche, mais l'application de ces dispositions aux rues anciennes, comme aux quartiers nouveaux, ayant bientôt révélé l'insuffisance de ces prescriptions au double point de vue des besoins de la circulation et de la salubrité, l'ancien Conseil municipal s'est vu dans l'obligation de recourir à un nouveau système d'alignement déterminant la largeur des voies en raison de leur utilité relative; c'est ainsi que des rues fixées dans le principe à dix mètres, ont été successivement portées à onze, douze et même treize mètres de largeur.

Cette modification ne constituant, du reste, qu'une amélioration partielle pour certains quartiers, resterait presque sans résultat quant à l'ensemble de la viabilité urbaine de la Capitale. Les difficultés des communications entre les quartiers qu'elle comporte résultant moins d'un nombre de rues trop multiplié, dans certaines parties, et de leur peu de largeur, que de la mauvaise direction qui leur a été donnée par rapport à la libre circulation, et par dessus tout de leur défaut de concordance entre elles.

Étant donc bien pénétrés de ces vérités incontestables, nous avons présenté à l'ex-Préfet de la Seine un nouveau système d'alignement des voies urbaines de Paris, ayant en vue l'ouverture de grandes artères pour mettre les quartiers des deux rives de la Seine en communication directe les uns avec les autres, soit en élargissant les voies de communication existantes, soit en en créant de nouvelles.

Ces artères, dont la largeur serait mesurée au degré de leur importance comme utilité de communication, répondant aux besoins actuels de la circulation, on pourrait admettre pour les rues secondaires non alignées ou dans lesquelles aucun reculement n'aurait encore été opéré, une largeur de *sept mètres* seulement, mais en proportionnant la hauteur des constructions de manière à ménager une aération aussi libre que celle résultant de la largeur légale de dix mètres consacrée par les arrêtés et ordonnances, sur la voie urbaine de la Capitale.

Pour la réalisation du projet d'alignement de l'ancienne Administration il faudrait voir s'écouler plus d'un siècle et consommer un sacrifice de cent vingt-cinq millions, tandis que dix années seulement et cent trente-six millions suffiraient pour la création de trente grandes artères formant l'ensemble du système nouveau.

Les constructions qui doivent être la conséquence naturelle de son adoption sont évaluées à *quatre cents millions*, c'est quarante millions par année, chiffre qui dépasse de dix millions la somme des travaux publics et particuliers qui s'exécutent annuellement dans la Capitale.

Les bienfaits d'un alignement ne se font sentir qu'autant qu'il s'effectue complétement dans tout le parcours de la voie; autrement les sacrifices qu'il impose à la Municipalité parisienne

restent longtemps infructueux en dépit des deux millions par année qu'elle consacre à l'exécution partielle de divers alignemens.

L'achèvement du Louvre, dont le principe vient d'être décrété, la construction d'une nouvelle salle d'Opéra et celle d'autres édifices proposée par plusieurs artistes, comme moyens de procurer du travail aux ouvriers, sont certainement des opérations bonnes, utiles, désirables.... mais elles n'ont pas cependant ce même caractère d'intérêt général et d'actualité que ce nouveau projet d'alignement présente : il satisferait à des nécessités impérieuses et généralement senties, et contribuerait puissamment aussi à la salubrité, à l'embellissement de la Capitale et assurerait en même temps pour toute une période de dix années les bienfaits d'un travail lucratif à la classe si nombreuse des ouvriers en bâtiment.

L'accroissement de la population parisienne, le nombre des voitures qui sillonnent la ville dans toutes les directions, le grand développement des transactions commerciales et du mouvement incessant qu'elles entraînent, exigent impérieusement un système de circulation autre que celui actuel, et que les projets d'alignement en vigueur seraient impuissans à créer ; il appelle en outre l'industrie particulière à se joindre aux vues du Gouvernement en ce qui touche la classe ouvrière du bâtiment, à laquelle presque toutes les autres industries de Paris se rattachent plus ou moins directement.

Ce nouveau mode d'alignement résulte d'un travail d'ensemble consciencieusement élaboré par messieurs Grillon, G. Callou et Jacoubet, travail qu'ils s'empresseraient de mettre au besoin à la disposition du Gouvernement dans le cas où les vues nouvelles qu'il laisse entrevoir paraîtraient mériter sa haute attention.

Signé : GRILLON,
Architecte, inspecteur général des bâtimens civils, ancien membre du Conseil général du département de la Seine.

22 juillet 1848.

PRÉSIDENCE
du Conseil.
—
Secrétariat.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.
Liberté, Égalité, Fraternité.

POUVOIR EXÉCUTIF.

Paris, le 184

Le Secrétaire général du Pouvoir Exécutif a l'honneur de prévenir M. Grillon que la lettre qu'il a adressée au Président du Conseil a été renvoyée le 25 juillet à M. le Ministre de l'Intérieur.

A M. GRILLON, 22 *bis*, *boulevard Saint-Denis.*

MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR.

4e DIVISION.

3e BUREAU.

SEINE.

PARIS.

—

Nouveau système d'alignement proposé pour cette ville.

Paris, le 8 août 1848.

Citoyen, vous m'avez fait l'honneur de m'adreser une note contenant l'exposé d'un travail auquel vous vous êtes livré sur un nouveau mode d'alignement qu'il s'agirait de substituer, dans la ville de Paris, au système actuellement en vigueur.

Votre intention est de me communiquer l'ensemble de ce travail dans le cas où je jugerais vos vues susceptibles d'être adoptées.

Pour bien fixer mon opinion à cet égard, il m'a paru nécessaire de m'éclairer des lumières du Conseil des bâtimens civils : je lui ai donc renvoyé l'examen de la question, en lui faisant connaître qu'il pourrait réclamer de votre obligeance tous les renseignemens propres à le diriger dans cet examen.

Salut et fraternité.

Pour le Ministre de l'Intérieur et par autorisation,

Le Secrétaire général,

HERMAN.

Au citoyen GRILLON, *membre du Conseil des Bâtimens Civils.*

La demande d'une Loi conforme au décret du Gouvernement provisoire, concernant la rue de Rivoli, a été adressée au Ministre de l'intérieur en 1840.

Quoiqu'il eût apprécié l'équité de cette Loi, le Ministère ne jugea pas convenable, n'osa pas présenter ce Projet aux Chambres, malgré et peut-être à cause de son opportunité pour l'expropriation des propriétés nécessaires aux chemins de fer.

DÉCRET DU GOUVERNEMENT PROVISOIRE.

Le Gouvernement provisoire décrète :

ART. 1er.

Le Projet de prolongation de la rue de Rivoli depuis la place de l'Oratoire jusqu'à la rue Saint-Antoine est approuvé.

ART. 2.

L'exécution est déclarée d'utilité publique.

ART. 3.

La ville de Paris est autorisée à acquérir en totalité toutes les propriétés qui seront atteintes par le percement, et à revendre les portions qui resteront en dehors des alignemens, en les lotissant pour la construction de maisons bien aérées.

ART. 4.

Les expropriations seront poursuivies dans les formes tracées par la loi du 3 mai 1841.

ART. 5.

La ville de Paris est autorisée à émettre, en cinq ans, jusqu'à concurrence de neuf millions d'obligations municipales, remboursables par annuités pour le paiement des indemnités relatives à l'ouverture de la nouvelle rue.

Les maisons nouvelles de cette rue seront, pendant sept ans,

affranchies des contributions foncières et mobilières à partir de la date du présent décret.

Le membre du Gouvernement provisoire, Maire de Paris, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, en Conseil du Gouvernement, le 3 mai 1848.

Il serait à désirer que les îlots entiers fussent acquis lorsque leur démolition serait jugée nécessaire pour cause de salubrité.

La proposition relative aux moyens d'améliorer et d'assainir les logemens de la classe ouvriere a été débattue devant le comité du travail.

D'après un amendement de MM. Waldeck-Rousseau et Demesmay, on reconnaît à l'Administration le droit d'expropriation pour toutes les maisons réunies en pâtés et dont l'assainissement exigerait une reconstruction complète.

Outre le sous-comité d'hygiène, le comité a voté la création d'une commission sanitaire dont les conseils municipaux nommeront les membres, etc.

EXTRAIT DU COURRIER FRANÇAIS

DU 27 NOVEMBRE 1843.

Nous serions obligés de remonter bien haut dans l'histoire pour y trouver les premiers grands projets d'améliorations proposés pour la ville de Paris ; cela même est une preuve que depuis longtemps on a reconnu que la ville de Paris avait besoin d'améliorations. Or, de toutes ces proportions d'ensemble aucune n'a été mise à exécution, ni sous François Ier, ni sous Louis XIV, ni sous la république, ni même sous l'empire, qui a exécuté de si grandes choses, et qui en méditait de plus grandes encore.

Aux deux projets écartés, oubliés peut-être, de la commission des artistes comme trop dispendieux, et de l'empire devenu insuffisant pour nos besoins, succèdent aujourd'hui deux autres plans : le premier, de M. Hyppolite Meynadier, livre d'artiste, d'homme de goût, d'homme de chiffres, que nous avons fait connaître avec détails le 30 juillet dernier ; le second, de MM. Grillon, architecte, membre du conseil général ; Callou, entrepreneur ; Jacoubet, architecte de la ville, travail d'hommes pratiques, habiles, consciencieux, désintéressés, dont nous allons essayer de faire apprécier la pensée.

MM. Grillon, Callou et Jacoubet se sont préoccupés surtout de l'abandon par la population de quelques quartiers de Paris et des moyens d'y remédier. Ce remède, ils le trouvent dans l'ouverture des grandes voies de communication, dans l'élargissement de quelques autres, dans l'assainissement qui en serait la conséquence, des parties de la capitale en ce moment désertées par leurs habitans. Moins radical, plus économique, plus complet que les projets de la commission des artistes et de l'empire, qui consistent à percer perpendiculairement et parallèlement à la méridienne de larges voies publiques sans tenir compte de celles existantes, leur système recherche quelles sont les rues où la circulation est le plus active ; il les classe selon leur importance, les relie entre elles soit en coordonnant leurs alignemens, soit en leur donnant des issues utiles et convenables au moyen de percemens nouveaux, et les place en rapport avec les monumens publics et les grands établissemens vers lesquels se porte la masse de la population.

D'après la proposition Grillon, Caillou et Jacoubet, nos rues seraient divisées en quatre catégories avec largeurs différentes :

1re traversant entièrement Paris. . . . . 20 mètres.
2e desservant le centre, les marchés et lieux publics. 16 mètres.
3e d'une circulation moins active. . . . . 12 mètres.
4e sans importance pour le mouvement des voitures. 7 mètres.

Dans la première catégorie, de vingt mètres, seraient comprises : les rues St.-Jacques et St.-Martin, qui mettraient la barrière St.-Jacques en rapport direct et facile avec celle de la Villette; les rues d'Enfer, de la Barillerie et Saint-Denis, qui établiraient une communication commode entre la barrière d'Enfer et la barrière Saint-Denis; les rues Dauphine, de la Monnaie, du Roule, des Prouvaires, Montmartre et Faubourg Montmartre jusqu'à la rue Saint-Lazare. A ces élargissemens immédiats, on ajouterait le percement de deux grandes voies de même largeur : la première prolongeant la rue de Rivoli de la rue de l'Échelle à la place de la Bastille, et destinée à assainir trois cloaques dans sa route : 1° les rues Froidmanteau, Pierre-Lescot, du Chantre et de la Bibliothèque; 2° la rue Tirechappe, l'impasse des Bourdonnais, le passage de la Couronne, etc.; 3° les rues de la Limace, des Déchargeurs, des Foureurs, de la Tabletterie et de la Vieille-Monnaie; la seconde, allant du Pont-Neuf au carrefour de la Croix-Rouge, ferait disparaître l'ignoble rue de Nevers, traverserait sur un point utile la rue Mazarine et la rue de Sèvres, donnerait de l'air aux rues de l'Échaudé, Cardinale, de la Petite Boucherie, Childebert, d'Erfurt, et dégagerait l'église Saint-Germain-des-Prés. Ce réseau de grandes artères servirait de base à tous les percemens secondaires.

La 2e catégorie, de seize mètres, comprendrait une rue nouvelle partant de la rue Joquelet et aboutissant à la rue de la Corderie, mettant ainsi en communication directe la Bourse et le Temple (c'est la même voie dont nous avons donné les détails et fait sentir l'importance au plan Meynadier). Les rues Marie-Stuart et Montmorency seraient prolongées de la place des Victoires à la rue du Pont-aux-Choux, de manière à rapprocher le Palais-Royal et la Banque de France du Marais ; cette ligne, si nous ne nous trompons, pourrait dégager la grande poste et ses abords en élargissant les rues du Petit-Reposoir, Pagevin, Verdelet, et aérer tout un quartier aussi insalubre qu'il est fréquenté, compre-

nant le cul-de-sac de la Bouteille, la Halle-aux-Cuirs, partie de la rue Mauconseil, le cul-de-sac des Peintres et la rue Bourg-l'Abbé. Les rues Beaubourg et Transnonain seraient aussi prolongées pour mettre la place de l'Hôtel-de-Ville en rapport avec le Marché-Saint-Martin. La rue des Nonaindières continuée aboutirait au carrefour de la rue des Filles-du-Calaire et relierait le Marais au faubourg Saint-Marceau par le Pont-Marie jusqu'à l'esplanade de l'Observatoire. Encore sur la rive gauche, trois autres voies : une principale rapprocherait la barrière Mont-Parnasse de celle du Trône, passant par la rue Mazas, le pout d'Austerlitz, la rue Buffon, et dégageant l'église Saint-Médard; la seconde, partant du pont de la Tourelle, desservirait le marché des Carmes et aboutirait rue des Mathurins-Saint-Jacques; la troisième irait du marché des Carmes à la place Saint-André-des-Arts, et aurait l'avantage inappréciable de toucher, pour le balayer, à ce vaste égoût que l'on appelle rues du Plâtre, de la Parcheminerie, Percée et Poupée.

Les 3e et 4e catégories, de douze et sept mètres, sont mises par les auteurs en rapport avec les lignes principales dont nous venons de développer l'ensemble; pour en apprécier l'utilité, il faut étudier sur plan leur marche et leurs aboutissans.

A leur projet, MM. Grillon, Callou et Jacoubet trouvent ce résultat que de nouvelles et riches constructions faites sur des rues larges et aérées doivent y retenir la population prête à émigrer, comme cela vient d'arriver dans la rue Rambuteau ; que l'impulsion donnée à l'ornementation des maisons particulières par la belle construction de Victor Lemaire à la Maison-d'Or, gagnera de proche en proche et se propagera du boulevard des Italiens aux quartiers du centre, comme elle s'est étendue du boulevard Beaumarchais à la rue Saint-Victor, près le Jardin-des-Plantes; et ils ajoutent : « Un des avantages de notre système, c'est d'affranchir de la servitude légale du retranchement toutes les propriétés placées dans les rues dont la largeur est aujourd'hui de huit mètres, et qui ne seraient pas comprises dans les 1re, 2e et 3e catégories, de rendre à ces propriétés toute leur valeur, et de permettre à l'administration municipale de reporter sur les voies principales les capitaux qu'elle aurait employés à des alignemens dont nous avons démontré l'inutilité ou le danger. »

Et ici nous sommes heureux de citer ces lignes, car nous nous

félicitons de nous rencontrer dans nos idées avec des hommes spéciaux; ce que ces messieurs demandent, nous le demandions dans notre dernier article du 31 août : 1° abrogation des lettres-patentes du 10 avril 1783, qui décident que toutes les rues dont la largeur est au-dessous de trente pieds seront élargies au fur et à mesure de la reconstruction des maisons; 2° désignation par catégories des rues qui devront être élargies immédiatement.

Sans nul doute si cette importante détermination était prise, si la ville se trouvait soulagée du poids des lettres-patentes de 1783 et 1784, si une loi actuelle, applicable aux besoins du moment, lui permettait de négliger l'inutile élargissement des rues de quatrième et cinquième ordres pour reporter tous ses efforts sur les communications principales et le percement de voies nouvelles d'une indispensabilité reconnue, si le conseil municipal voulait enfin adopter et arrêter un plan général d'ensemble, dans peu la capitale jouirait des dégagemens, de l'assainissement qu'elle réclame impérieusement, et dix années suffiraient pour donner aux hommes d'art, aux partisans du progrès, aux amis des intérêts bien compris de la Ville, le Paris monumental qu'ils demandent.

Mais comment s'attendre à des votes généreux, à des décisions libérales, lorsque nous voyons la délibération mesquine du conseil général à propos du Palais-de-Justice et de la Sainte-Chapelle; lorsque nous sommes témoins du désaccord fatal qui existe entre le conseil municipal et le préfet de la Seine, lorsque nous savons que le parti pris du préfet est de ne point emprunter et de liquider les comptes de la Ville; lorsque nous lisons à regret les articles stationnaires d'un homme d'esprit et de talent qui tient une place également distinguée, soit qu'il administre dans ses bureaux de la préfecture, soit qu'il se pose comme notre confrère dans le *Journal des Débats*.

Quant à nous, nous pensons que les deux projets de MM. Grillon, Callou, Jacoubet et de M. Meynadier doivent appeler la scrupuleuse attention du conseil municipal; sympathiques à ce travail des *Mille et une Nuits*, comme on ne craint pas de l'appeler, nous l'encouragerons; et dans l'espoir que cette vive lumière, vînt-elle de la lampe d'Aladin, éclairera un progrès, nous ne serons pas de ceux qui lui jettent l'éteignoir.

POUR PARAITRE PROCHAINEMENT :

1° Un **PLAN DE PARIS** en 2 feuilles;

2° Un Idem en 12 feuilles;

3° Un **ATLAS**. . . . . . en 96 feuilles.

Par M. JACOUBET, Architecte.

EN VENTE

Chez CHAILLOU, Éditeur, Marchand d'Estampes,

11, rue des Filles-Saint-Thomas, place de la Bourse.

1848.